

[Holmberg.]

embedsmænd har udført et stort og dygtigt arbejde; ej heller at man fra direktoratets side under de givne forudsætninger og muligheder på redelig vis har søgt frem til et resultat. Men jeg frygter for, at både ministeren og hans direktorat har følt sig bundet af forudsætninger, som måske var rigtige i 30erne og 40erne og op til 1950, men som udviklingen allerede er løbet fra.

Jeg vil slet ikke lægge skjul på, at det egentlig har forbavset mig at se, at ledende vejfolk for år tilbage, både i skrift og tale, næsten på forhånd har lagt sig på den østlige linjeføring. Det kan aldrig lægges nogen til last, hverken embedsmænd, politikere eller ministre, hvis de på baggrund af en stedfunden udvikling og efter at have fået lidt mere viden og indsigt skifter standpunkt; det vil derimod få overordentlig uheldige konsekvenser, hvis man tager skyklapper på og fastholder standpunkter, som måske næsten er taget på forhånd og egentlig på forældet grundlag.

Jeg er meget, meget ked af denne sags udvikling. Jeg ved godt, at ministeren har sit flertal og kan gennemføre sit standpunkt, som det passer ham uden at spørge os — og det er åbenbart også det, ministeren vil gøre.

Den tale, jeg har holdt her, har jeg ikke gerne villet holde, men jeg har ment, den skulle holdes, før motorvejen skal endeligt fastlægges dér, hvor den formodentlig kommer til at ligge.

Det kan skyldes forskellige ting, at vi ikke er nået til enighed. Nu er der for ganske nylig kommet oplysninger frem om, at ministeren mente, at vejbygning og egnsudvikling faktisk ikke kom hinanden ved, og det er måske en af grundene til, at vi slet ikke har kunnet blive enige med ministeren og dermed med flertallet. Det er egentlig ufatteligt, at egnsudviklingen ikke har været mere inde i billedet, end den åbenbart har været. Vi går i virkeligheden ud fra 2 helt forskellige grundsynspunkter med hensyn til, hvad formålet med udbygningen af landets trafik anlæg skal være. Ministeren og udvalgets flertal holder sig snævert til den traditionelle opfattelse, at udbygning af vejnettet skal ske dér, hvor trafikken i forvejen er placeret på grund af det hidtidige vejnet og den ud-

vikling af byområderne, der hidtil har fundet sted. Vi er af den opfattelse, at vi i alle vore planer for udbygning af trafik anlæg og offentlige anlæg skal søge at skaffe grundlag for en væsentlig bedre fordeling af befolkning og beskæftigelse end den, vi har; og den, vi får; og hvis vi — som ministeren ønsker det — blot trasker videre i den fastlagte retning, opnår vi ikke det, som mange af os ønsker.

Ministeren hæfter sig udelukkende ved den nuværende trafiks fordeling og bygger sin prognose på, at trafikken stadig vil søge de samme veje som hidtil. Det er en kendt sag, at nye veje tiltrækker trafik, og at placeringen af fremtidige virksomheder, og dermed af beskæftigelse og boliger, sker under hensyn til — jeg siger med vilje „under hensyn til“ — de trafikale muligheder. Ministerens princip er meget farligt for ikke også at sige, at det er forkert, for det vil uundgåeligt føre til, at vi stadig øger trafikken dér, hvor den i forvejen findes. Hvis vi bygger den østjyske motorvej, er det en hel selvfølgelig, at befolkningen, ja, jeg kan også sige arbejdspladser og boliger, vokser og øges særlig i dette område; og at trafikken derfor vil søge derhen, er også naturligt. Og næste gang, vi bliver nødt til at udbygge trafik anlæggene, kan der foreligge statistikker og prognoser, der beviser, at det igen bliver nødvendigt at udbygge trafik anlæggene dér, hvor de i forvejen findes. Det er det, vi får ud af det, der måske nu sker.

Jeg kan sige, at vi inden for venstre er dybt skuffede over, at ministeren har så lidt til overs for egnsudviklingssynspunktet, og jeg skal åbent erkende, at hans forslag til linjeføring overhovedet ikke tager dette synspunkt med i betragtning. Det skaber altså indtryk af, at regeringens interesse for egnsudviklingen er begrænset til statens eller det offentliges støtte eller tilskud til virksomheder, altså foranstaltninger, der øger det offentliges indflydelse på virksomhedernes indbyrdes forhold.

Hvis man nu er enig med os i, at målet for et fremtidigt Danmark — kan vi sige — er at skabe bedre balance og ganske særligt at øge udviklingen i de vestlige egne, må man også lægge dette til grund, når man skal skabe fremtidens trafikforbindelser. Og det er da helt ulogisk, at man samtidig